

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy



**Analýza vlivu legislativních podmínek
na provozování železniční dopravy**

Influence of Legislative Factors
on Railway Transport Operation

Student:

Vít Dostál

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Ostrava 2016

Zadání bakalářské práce

Student: **Vít Dostál**
Studijní program: B2341 Strojírenství
Studijní obor: 2301R003 Dopravní technika a technologie
Téma: **Analýza vlivu legislativních podmínek na provozování železniční dopravy**
Influence of Legislative Factors on Railway Transport Operation
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod – definování řešeného problému v širších souvislostech
2. Popis legislativního rámce provozování železniční dopravy platného v horizontu posledních pěti let
3. Charakteristika vybraných typů provozních situací podléhajících sankcionování
4. Analýza vlivu měnících se legislativních podmínek na technologické aspekty provozování železniční dopravy
5. Analýza vlivu měnících se legislativních podmínek na ekonomické aspekty provozování železniční dopravy
6. Závěr – stručné shrnutí zjištěných poznatků, případný rozbor trendů

Seznam doporučené odborné literatury:

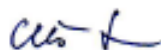
Zákon č. 266/1994 o drahách ve znění pozdějších předpisů
Dokumenty Prohlášení o dráze vydané SŽDC, s.o. na léta 2010 - 2016

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.**

Datum zadání: 11.12.2015

Datum odevzdání: 16.05.2016



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty



Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně.

Uvedl jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

Dne: 16. 5. 2016



.....
podpis

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на вѣдомі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на вѣдомі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě, dne: 16. 5. 2016

.....
podpis

Jméno a příjmení autora práce: Vít Dostál

Adresa trvalého pobytu autora práce: Volgogradská 2413/88, Ostrava - Zábřeh, 700 30

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce **doc. Ing. Dušanu Teichmannovi, Ph.D.** za odbornou pomoc a konzultaci při vytváření této práce.

ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Dostál, V., *Analýza vlivu legislativních podmínek na provozování železniční dopravy*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2016, 50 s. Vedoucí práce: doc. Ing. Teichmann, Dušan, Ph.D.

Práce má analyzovat vývoj legislativy ovlivňující osobní železniční dopravu v posledních přibližně 10-15 letech se zaměřením na regulaci podmínek ze strany SŽDC. Jedná se např. o sankcionování dopravců za vybrané typy provozních situací. Práce taktéž mapuje dopravní politiku Evropské unie a její snahu prostřednictvím tzv. železničních balíčků liberalizovat železniční dopravu. Cílem práce je posouzení vlivu legislativy na provoz osobní železniční dopravy v oblasti technologie a případně ekonomiky.

Klíčová slova: železniční doprava, Správa železniční dopravní cesty, s.o., provozovat, sankce

ANNOTATION TO THE BACHELOR THESIS

Dostál, V., *Influence of Legislative Factors on Railway Transport Operation*. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2016, 50 p. Thesis head: doc. Ing. Teichmann, Dušan, Ph.D.

The subject of my thesis is to analyze the legislation development which has an influence on passenger rail transport in the last 10-15 years. This bachelor's thesis should focus on a process, where the Railway Infrastructure Administration, state organization is making the conditions for carriers still stricter, e.g. giving some sanctions for a different type of operation situations. In this thesis is also mentioned the effort of the European Union to liberalize the Railway transport thanks to the Railway package“. The main contribution of this thesis is to review the influence of legislation on economic and technological factors in the Railway transport operation.

Key words: Railway transport, Railway Infrastructure Administration, state organization, operate, sanction

Obsah

1	Úvod.....	10
2	Popis legislativního rámce provozování železniční osobní dopravy platného v horizontu posledních deseti let.....	12
2.1	Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách.....	12
2.2	Základní pojmy související s provozováním dráhy a drážní dopravy.....	13
2.3	Dopravní politika Evropské unie.....	14
2.3.1	Struktura a fungování Evropské unie	14
2.3.2	Výchozí situace na evropském dopravním trhu	15
2.3.3	Přijatá opatření (balíčky, směrnice).....	16
2.4	Liberalizace železniční osobní dopravy ve Velké Británii.....	18
2.5	Zákon o transformaci Českých drah.....	19
2.6	Provozovatelé drah v ČR.....	20
2.7	Provozovatelé osobní drážní dopravy v ČR.....	21
2.7.1	Zhodnocení tržních podílů jednotlivých dopravců.....	22
3	Charakteristika vybraných typů provozních situací podléhajících sankcionování	23
3.1	Základní informace o Prohlášení o dráze celostátní a regionální.....	23
3.2	Provozní situace podléhající sankcionování	24
3.2.1	Sankce za nevyužití přidělené kapacity dráhy	25
3.2.2	Cenový vývoj sankce za nevyužití kapacity dráhy	26
3.2.3	Sankce za odřeknutí kapacity dráhy	27
3.3	Systém odměňování výkonu.....	28
3.4	Výsledný efekt zavedení sankcí za nevyužití/odřeknutí kapacity dráhy.....	30
4	Analýza vlivu měnících se legislativních podmínek na technologické aspekty provozování železniční dopravy.....	32
4.1	Podmínky pro přístup dopravce na železniční dopravní cestu	32

4.2	Popis procesu přidělování kapacity dráhy.....	33
4.2.1	Pozdní žádosti o přidělení kapacity dráhy.....	35
4.2.2	Proces koordinace.....	36
4.2.3	Vyčerpaná kapacita dráhy	37
4.2.4	Odebírání přidělené kapacity dráhy	37
4.2.5	Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury.....	39
4.3	Připravenost k odjezdu	40
4.4	Centrální dispečerská pracoviště	41
5	Analýza vlivu měnících se legislativních podmínek na ekonomické aspekty provozování železniční dopravy.....	42
6	Závěr	46

Seznam použitých zkratek

ZoD	Zákon o dráhách
DÚ	Drážní úřad
ČR	Česká republika
MD	Ministerstvo dopravy
EU	Evropská unie
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD	České dráhy, a.s.
AWT	Advanced World Transport a.s.
UTZ	určená technická zařízení
JŘ	jízdní řád
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
SRN	Spolková republika Německo
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
hrtkm	hrubý tunový kilometr
vlkm	vlakový kilometr

1 ÚVOD

Osobní železniční doprava je oborem, jenž v průběhu své existence prožívá střídající se období slávy s obdobími úpadku. Po éře rozkvětu železnice v 19. století nastala přibližně od r. 1918 fáze stagnace a poklesu tohoto odvětví. Železnice se stala nepružnou a železniční společnosti, vedené jako monopol, se dostávaly do stále větších ztrát, které musely být kompenzovány státem prostřednictvím dotací. Železnici navíc nepřidal ani silný rozmach silniční dopravy, jenž ještě více prohloubil pokles zájmu o služby v dopravě železniční. Tento tradiční sektor národního hospodářství tak v průběhu 20. století postupně přestával být schopen konkurence. Na tyto hrozby (vysoké ztráty, zadlužení a nekonkurenceschopnost železnice) zareagovalo až Evropské společenství s jednoznačným cílem znovuoživit železniční dopravu.

Impulzem pro nastartování železniční dopravy se stalo přijetí legislativních opatření orgány Evropské unie s cílem liberalizovat železniční sektor. Těchto legislativních opatření s postupem času přibývá a dochází k jejich obměně, čímž zcela zásadním způsobem ovlivňují provoz na železnici. Dnes železniční doprava představuje opět perspektivní dopravní odvětví a nabývá velice důležitého významu. S trochou nadsázky můžeme tvrdit, že v současnosti zažívá osobní železniční doprava období renesance.

Na základě liberalizace železniční dopravy došlo v roce 2003 v České republice k rozdělení Českých drah, s.o. na společnost Správa železniční dopravní cesty, s.o. (společnost provozující železniční infrastrukturu) a společnost České dráhy, a.s. (společnost poskytující služby v železniční dopravě), čímž došlo k definitivnímu ukončení monopolního postavení Českých drah na českém trhu. I přes tuto skutečnost probíhá proces liberalizace v osobní železniční dopravě poměrně pomalu a soukromí dopravci na české tratě pronikají příliš pozvolna. Jedinou komerční trať v ČR je trať z Prahy do Ostravy, kde v současnosti svádějí konkurenční boj tři dopravci.

S postupem času dochází také ke zpříšňování podmínek pro dopravce, a to zejména ze strany SŽDC. S tímto zpříšňováním je úzce spjato také sankcionování dopravců za různé druhy provozních situací, ke kterým při jízdách vlaků na dráhách dochází. Uvedená problematika bude řešena v kapitole č. 3.

V souvislosti s otevřením železničního trhu soukromým dopravcům jsou dopravci povinni splnit určitá kritéria, aby jim byl umožněn přístup na železniční dopravní cestu. Těmito podmínkám, které musí dopravci před zahájením a během provozování drážní dopravy respektovat, bude pozornost věnována v kapitole č. 4. Součástí práce je také

problematika zpoplatnění tzv. železniční dopravní cesty.

Cílem této bakalářské práce tedy je analyzovat vývoj legislativy ovlivňující železniční osobní dopravu, a to jak z hlediska technologie, tak i ekonomiky. Práce dále pojednává o dopravní politice Evropské unie, procesu liberalizace a s tím spojené transformace železniční dopravy v ČR (oddělením rolí provozovatele dráhy a drážní dopravy). Práce se zaměřuje především na problematiku zpřísnování podmínek pro dopravce, mapuje vývoj sankcionování dopravců za různé typy prohřešků a v neposlední řadě se zabývá procesem přidělování kapacity dráhy, který je velmi důležitý pro dopravce nově se ucházející o vstup na veřejnou železniční dopravní cestu.

2 POPIS LEGISLATIVNÍHO RÁMCE PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY PLATNÉHO V HORIZONTU POSLEDNÍCH DESETI LET

Právní rámec je v České republice tvořen hierarchií právních norem. Ústavní právo v České republice tvoří pyramidu s osmi úrovněmi.

- a) ústavní řád, tj. 10 základních právních norem nejvyšší právní síly (Ústava České republiky, Listina základních práv a svobod, 6 zákonů o státních hranicích, vytvoření nebo zrušení vyššího územního samosprávného celku a 2 zákony ústavního charakteru z roku 1992),
- b) mezinárodní smlouvy o lidských právech a základních svobodách,
- c) směrnice Evropské unie,
- d) zákony Parlamentu ČR (Poslanecké sněmovny a Senátu),
- e) usnesení a nařízení vlády České republiky a rozhodnutí prezidenta,
- f) vyhlášky ministerstev a jiných správních orgánů (krajů),
- g) vyhlášky obcí,
- h) smluvní podmínky a vnitřní předpisy jednotlivých zúčastněných subjektů.

2.1 Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

Zákon č. 266/1994 Sb. (dále ZoD) vešel v platnost 1. ledna 1995 a nahradil tak již nedostačující zákon o dráhách z roku 1964. Od r. 1994 byl zákon celkem třikrát novelizován. Je rozdělen na devět částí, přičemž nejdůležitějšími částmi pro problematiku této bakalářské práce jsou části č. 3 a 4, týkající se provozování dráhy a drážní dopravy, v nichž zákon odděluje tyto dvě činnosti a s nimi spojené povinnosti právnických a fyzických osob.

Zákon rozděluje kategorie železničních drah, a to na dráhy celostátní (dráhy nejvyšší kategorie sloužící k celostátní a mezinárodní dopravě), regionální (nižší kategorie drah lokálního významu), vlečky a dráhy speciální, kam spadá např. pražské metro, které se dříve řadilo do kategorie tzv. městských rychlodrah. Důvodem pro kategorizaci drah na dráhy celostátní a regionální byla představa, že by dráhy regionální mohly být postupem času privatizovány, převáděny do majetku obcí nebo případně rušeny, zatímco dráhy celostátní zůstanou natrvalo ve vlastnictví státu.

Dále ZoD stanovuje podmínky pro stavbu a ochranu dráhy, včetně práv a povinností fyzických a právnických osob s tím spojených, specifikuje tzv. UTZ (určená technická zařízení – technická zařízení, konstruovaná a vyráběná pro provozování dráhy nebo drážní dopravy, která slouží k zabezpečení dráhy nebo drážní dopravy). Mimo jiné ZoD pojednává o výkonu státní správy a státního dozoru ve věcech drah.

Na základě ZoD byly zřízeny drážní správní úřady, které vykonávají státní správu ve věcech drah. Těmito drážními správními úřady jsou v pořadí podle rozsahu svých pravomocí Ministerstvo dopravy a spojů, Drážní úřad se sídlem v Praze (dále jen DÚ), magistráty, městské a obecní úřady.

Ministerstvo dopravy slouží jako odvolací orgán proti rozhodnutí DÚ a obcí ve věcech podle tohoto zákona. DÚ rozhoduje například o změnách kategorie nebo rušení drah celostátních a regionálních. DÚ se člení na sekci stavební, technickou a provozní. V rámci sekce stavební byl zřízen speciální stavební úřad pro stavby drah, který mimo jiné rozhoduje například o schválení zřizování staveb v obvodu drah. Sekce technická rozhoduje například o homologaci vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti. Sekce provozní má na starosti mimo jiné vydávání úředních povolení k provozování dráhy, vydávání licencí dopravcům k provozování železniční dopravy, zkoušení obsluh hnacích vozidel.

Magistráty, městské a obecní úřady mají velmi omezenou působnost pro dráhy železniční, jejich kompetence se týkají zejména drah tramvajových, trolejbusových, lanových a také speciálních (metro).

2.2 Základní pojmy související s provozováním dráhy a drážní dopravy

ZoD zavádí také pojmy, jakými jsou vlastník dráhy, provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy.

Vlastník dráhy je subjekt, jemuž patří určitý úsek na dopravní cestě určený k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení. Zákonem o dráhách je vlastníkovu dráhy nařízeno udržovat dráhu v provozuschopném stavu a umožnit styk s jinou dráhou apod. Vlastník dráhy může být současně i provozovatelem dráhy. Pokud jím však není, je majitel dráhy povinen na základě mandátní nebo nájemní smlouvy provozovatele dráhy zajistit. Situace, ve které je vlastník dráhy zároveň provozovatelem, se vyskytuje zpravidla

u vlečkových areálů většího rozsahu.

Provozovatel dráhy je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje dráhu na základě úředního povolení, které vydává příslušný drážní správní úřad. Každá dráha může mít jen jednoho provozovatele. Provozováním dráhy se rozumí souhrn činností souvisejících se zabezpečením, obsluhou a organizací drážní dopravy na dané dráze.

Termínem „zabezpečení drážní dopravy“ se myslí například zajištění technické vybavenosti železniční infrastruktury, provádění pravidelných kontrol a údržby součástí dopravní cesty, označování kolejí a návěstidel, stanovení zábrzdné vzdálenosti pro drážní vozidla.

„Obsluhou drážní dopravy“ se rozumí zejména obsluha zabezpečovacího zařízení spolu s výhybkami a přímé řízení drážní dopravy na dráze.

Pod pojem „organizování drážní dopravy“ spadají činnosti jako například zajištění bezpečné jízdy vlaku na trati a v dopravních, či činnosti spojené s plánováním drážní dopravy na dráze (sestavování jízdních řádů).

Provozovatel drážní dopravy je fyzická nebo právnická osoba, která na základě splnění podmínek nutných pro přístup na železniční dopravní cestu (viz podkapitola 4.1) je oprávněna provozovat drážní dopravu. Provozovat veřejnou drážní dopravu znamená uspokojovat přepravní potřeby zákazníků (zájemců o železniční přepravu) podle předem známých přepravních podmínek (přepravovat podle vyhlášeného jízdního řádu osoby/zásilky za předem známé jízdné/dovozné).

V souvislosti s problematikou řešené práce je nutno se také zmínit o dopravní politice EU, jejíž zásady je Česká republika, jako člen EU, povinná akceptovat.

2.3 Dopravní politika Evropské Unie

2.3.1 Struktura a fungování Evropské unie

Základní zásady evropské dopravní politiky (a tedy i politiky v oblasti železniční dopravy) formulují prostřednictvím předpisů nejvyšší orgány EU, kterými jsou:

- Evropská komise,
- Rada EU (neboli Rada ministrů),
- Evropský parlament.

Evropská komise má kompetenci k tomu, aby předpisy navrhovala, a Rada EU společně s Parlamentem tyto návrhy přijímají. Hlavními typy předpisů EU jsou nařízení, směrnice a rozhodnutí. „Nařízení“ je právně závazný předpis a platí v celém svém rozsahu ve všech členských zemích EU. „Směrnice“ stanovuje cíl či výsledek, který musí být v zemích EU dosažen, formu provedení si každý stát samostatně upraví a „rozhodnutí“ je závazné jen pro toho, jemuž je určeno (stanoví pravidla pro konkrétní oblast, společnost, osobu). Členské země pak mají povinnost tyto předpisy zapracovat do své legislativy. Pro představu, takovýchto norem vydává EU i desítky ročně, které musí být v případě ČR vládou ČR aplikovány do českého legislativního prostředí.

2.3.2 Výchozí situace na evropském dopravním trhu

Pro situaci na západoevropském železničním dopravním trhu jsou v období let 1990 – 2000 charakteristické značné problémy monopolních evropských železničních dopravců způsobené poklesem zájmu o nabízené služby železniční osobní dopravy. Klesající počet zákazníků železniční dopravy způsobil klesající podíl rozsahu železniční dopravy na dopravním trhu, z čehož plynula stále větší ztrátovost železničních podniků, která musela být kompenzována neustále se zvyšujícími dotacemi z veřejného sektoru. Tyto faktory zapříčinily narůstající nekonkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční. Železniční osobní doprava tedy potřebovala impuls, který by vedl k oživení a posílení její pozice na trhu.

Situace na českém dopravním trhu v podstatě kopírovala celoevropský trend. Kromě nekontrolovatelného nárůstu silniční dopravy bylo prohlubování ztrátovosti železniční dopravy způsobeno také tím, že objednatelé přepravních služeb (stát, kraje a obce) v rámci tzv. závazku veřejné služby¹ začali preferovat dopravní obslužnost svěřeného území autobusovou dopravou, neboť dotace sloužící k pokrytí prokazatelné ztráty na provoz autobusové dopravy jsou nižší než na provoz železniční dopravy. Silniční doprava také lépe reaguje na vzniklé překážky na dopravní síti.

Z důvodů uvedených v předchozích dvou odstavcích byly orgány EU nuceny nastalou situaci řešit. Východiskem se mělo stát zavedení volného přístupu železničních

¹ – na základě „závazku veřejné služby“ si stát, kraj či obec objednává dopravní obslužnost určitého území. Tato doprava je dotovaná, což znamená pro objednavatele povinnost podle zákona uhradit dopravci prokazatelnou ztrátu, která dopravci vznikne provozováním dopravy.

dopravců k železniční infrastruktuře, které mělo vést k vytvoření konkurenčního prostředí mezi dopravci na železnici a celkově tak přiblížit železniční dopravu ve smyslu volného přístupu na dopravní cestu podmínkám panujícím v dopravě silniční. Tento krok se zpravidla označuje pojmem liberalizace pocházejícím z latinského „liberare“, což může být doslovně přeloženo jako „osvobození, uvolňování“. Z ekonomického hlediska se uvedený pojem vysvětluje jako „omezení zásahů správních orgánů do vývoje ekonomiky“.

Zavedení liberalizace na železničním dopravním trhu si především kladlo za cíl zvýšit zájem o cestování po železnici, zvýšit efektivitu a ziskovost provozu, zkvalitnit služby a vytvořit tak v Evropě konkurenceschopný dopravní systém.

Ke snadnějšímu přístupu dopravců na železniční dopravní cestu (dále jen ŽDC) mělo napomoci také oddělení železniční infrastruktury od poskytování železničních služeb. Princip této politiky byl založen na tom, že železniční infrastruktura bude nadále vedena jako přirozený monopol, zatímco služby mohou být provozovány konkurenčně. Průkopnickými státy tohoto systému byly Velká Británie a Švédsko (viz podkapitola 2.4).

2.3.3 Přijatá opatření (balíčky, směrnice)

29. července 1991 vstoupila v platnost směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství. Tato směrnice obsahovala ustanovení o rozdělení správy železničních společností na části spravující pouze infrastrukturu a poskytovatele dopravních služeb. Systém oddělení těchto dvou činností měl posloužit jako předloha pro tvorbu evropské legislativy. Jelikož se jedná o směrnici, tak koncept postupného oddělování železniční infrastruktury od poskytování železničních služeb byl pro všechny státy EU stejný, avšak každý členský stát si mohl algoritmus přestavby systému upravit individuálně a následně jej zaimplementovat do svého legislativního rámce.

O pět let později, tedy r. 1996, vydala Evropská komise tzv. Bílou knihu, což byl první dokument zmiňující potřebu provést liberalizaci na evropských železnicích. Bílá kniha nesla podtitul „Strategie oživení železnic“. Za Bílou knihou následovalo přijetí tzv. „železničních balíčků“ Evropskou komisí. K datu 1. 1. 2016 byly vydány celkem 4 balíčky, postupně v letech 2001, 2004, 2007 a 2013. Železničním balíčkem je označován souhrn návrhů nové nebo novelizace stávající legislativy EU a dalších opatření přijatých Evropskou komisí s cílem reformovat evropské železnice.

První železniční balíček z roku 2001 byl v české legislativě zahrnut již zákonem č. 77/2002 Sb. o transformaci ČD a.s. Na základě toho balíčku začala vycházet také každoročně tzv. Prohlášení o dráze celostátní a regionální (viz kapitola 3.1). První železniční balíček obsahoval implementaci čtyř směrnic, které ve snaze rozvíjet evropský železniční trh upravují následující oblasti:

- přidělování kapacity železniční infrastruktury,
- vybírání poplatků za její užívání,
- vydávání licencí železničním podnikům,
- ověřování bezpečnosti, interoperability konvenční železniční sítě².

Druhý železniční balíček byl schválen Evropským parlamentem 22. dubna 2002. Zaměřoval se hlavně na rozvoj evropských železnic do budoucna, a to v těchto oblastech:

- zlepšení bezpečnosti v železniční dopravě,
- rozvoj interoperability (schopnosti různých železničních systémů vzájemně spolupracovat, poskytovat si služby, dosáhnout vzájemné součinnosti),
- urychlení otevírání železničního nákladního trhu.

Třetí železniční balíček byl přijat 3. prosince 2007 a jeho hlavním smyslem je revitalizace evropské železnice a otevření evropského železničního trhu v oblasti mezinárodní přepravy osob. Mimo jiné upravuje také práva a povinnosti cestujících v železniční dopravě. Tato směrnice je zakomponována do českého právního řádu jako „změna zákona o dráhách č. 134/2011 Sb.“ (třetí novelizace ZoD).

Čtvrtý železniční balíček, jakožto doposud poslední balíček navržený Evropskou komisí, vešel v platnost v lednu r. 2013. Zaměřuje se především na ukončení procesu liberalizace vnitrostátní osobní železniční dopravy a odstranění zbývajících překážek pro vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Tento balíček pojednává mimo jiné také o společném systému certifikace železničních vozů a lokomotiv. Ačkoliv se železniční doprava řadí k těm ekologičtějším způsobům dopravy, zaměřuje se tento balíček také na oblast snižování emisí kolejových vozidel.

2 – ZoD rozlišuje tratě konvenční a vysokorychlostní. Konvenční trať je železniční dráha určená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h, vysokorychlostní trať je dráha pro rychlosti nad 200 km/h.

2.4 Liberalizace železniční osobní dopravy ve Velké Británii

Počátky liberalizace osobní železniční dopravy na britských ostrovech sahají až do 80. let 20. století, tedy do doby vlády Margaret Thatcherové. Po několikaletém plánování celého procesu liberalizace se britská vláda v r. 1992 rozhodla zprivatizovat do té doby monopolní společnost British Rail. Tuto privatizaci vyřešila vláda transformací British Rail na více než 90 samostatných společností. Nejvýznamnější nově vzniklou společností se stala akciová společnost Railtrack, která se stala vlastníkem železniční infrastruktury a odpovídala za její provoz a údržbu.

Společnosti usilující o přístup na ŽDC musely nejprve uspět v soutěži o udělení licence. Aby nemohl být systém napadán, například z důvodu diskriminace některých dopravců, byly ve Velké Británii založeny dva nezávislé regulační orgány, které na fungování celého systému dohlížely. Licence se železničním dopravcům vydávaly na 7 až 15 let. Mezi nově vzniklými společnostmi měly významnou roli tzv. rolling stock companies. Jednalo se o leasingové společnosti, které měly svůj vlastní vozidlový park a pronajímaly jej dopravcům.

Po privatizaci britské železnice se markantně zvýšil počet cestujících, došlo k výrazné obměně vozidlového parku a zvýšil se také počet soukromých subjektů vstupujících na britskou železnici. Úroveň poskytovaných služeb se tak celkově zvýšila, přičemž hlavní podíl na tom měly investice do nových vozů. Privatizace měla však i své stinné stránky. Zpočátku docházelo ke zhoršení spolehlivosti spojů. Společnost Railtrack, provozovatel dráhy, se spolu s dalšími železničními společnostmi začala potýkat s finančními problémy. Na tyto potíže s financemi zareagovala britská vláda zvýšením dotací do železniční dopravy.

Také Velká Británie vycházela při liberalizaci železničního sektoru ze směrnice č. 91/440/ES, avšak způsob, jakým byl otevřen železniční trh konkurenci, byl poměrně odlišný. Vzhledem k rozdělení British Rail na poměrně vysoký počet společností, je postavení jednotlivých dopravců na britském trhu přibližně stejné, a to zejména vlivem absence dominantního státního dopravce.

2.5 Zákon o transformaci Českých drah

Do konce roku 2002 byla železniční doprava v ČR převážně v kompetenci Českých drah, s.o., tedy ve společnosti plně vlastněné státem. V roce 2003 došlo z důvodu přijetí prvního železničního balíčku ke schválení zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah, což znamenalo rozdělení organizace České dráhy, s.o. na dvě nástupnické organizace – společnost České dráhy a.s. (ČD) plně vlastněnou státem a organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), s.o. ČD poskytují služby v osobní a nákladní dopravě a SŽDC plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

Předmětem činnosti SŽDC jsou především:

- provozování ŽDC,
- zajištění provozuschopnosti ŽDC,
- údržba a opravy ŽDC,
- rozvoj a modernizace ŽDC,
- kontrola užívání ŽDC, provozu a provozuschopnosti dráhy.

Nezbytným krokem souvisejícím s tímto rozdělením bylo rozdělení majetku mezi obě společnosti. ČD připadl majetek, který slouží k provozování železniční dopravy a SŽDC převzala majetek související s provozováním ŽDC.

Aby mohly tyto dvě organizace na sobě fungovat maximálně nezávisle, musely být splněny určité zásady:

- před vytvořením nezávislého řízení muselo dojít k finanční sanaci, tzn. zbavení dluhů železničních podniků a celkovému vyřešení finančních vztahů se státem,
- muselo dojít k naprosté nezávislosti řízení těchto podniků - to znamená především organizační nezávislosti obou podniků na státu, oddělení bankovních účtů a zavedení řízení podniků podle zásad platných pro obchodní společnosti.

Rozdělení ČD, s.o., provedené v roce 2002, však nebylo úplně dokonalé a neslo s sebou určité přechodné stavy. Ačkoliv byl na SŽDC převeden majetek nutný k provozování železniční dopravy (kolejiště, zabezpečovací zařízení apod.), byly to ČD, které setrvaly v roli provozovatele dráhy. Až 1. července 2008 přestala organizace SŽDC fungovat pouze jako správce majetku svěřeného ČD a stala se plnohodnotným provozovatelem dráhy. Nově začala sestavovat také jízdní řády a zajišťovat údržbu tratí.

Vzhledem k této změně byla také nezbytně nutná reorganizace vnitřní organizační struktury. Tím je myšlen převod zaměstnanců organizujících drážní dopravu (výpravčí, dispečeri atd.) z jedné organizace (ČD) do druhé (SŽDC). V souvislosti s přechodem zaměstnanců z působnosti ČD do působnosti SŽDC se hovoří o vzniku tzv. „oživené dopravní cesty“.

Přijetím zákona č. 77/2002 Sb. bylo definitivně ukončeno dosavadní monopolní postavení do té doby fyzicky jediného provozovatele dráhy a současně i drážní dopravy – ČD, s.o. Schválení tohoto zákona bylo významné také zejména z hlediska umožnění přístupu více provozovatelů drážní dopravy na dráhu, čímž mohlo na českých železnicích konečně vzniknout tolik žádoucí konkurenční prostředí.

2.6 Provozovatelé drah v ČR

Majoritním provozovatelem drah v ČR je Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), která vlastní a provozuje většinu drah na území ČR. Nicméně kromě SŽDC existují v České republice i jiní provozovatelé drah. Tito provozovatelé dráhu buď zcela vlastní (viz tab. č. 1) nebo si ji na základě nájemní smlouvy od SŽDC pronajímají, tzn. provozují dráhu vlastněnou státem. Jedná se o společnosti PDV RAILWAY a.s. a Advanced World Transport, a.s. (AWT). Společnost PDV RAILWAY a.s. provozuje tratě (dráhy) Trutnov - Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice, společnost AWT a.s. provozuje dráhu Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem.

Vlastník dráhy	Název dráhy
České dráhy, a.s.	vlastní části dráhy celostátní a drah regionálních, lanová dráha Liberec – Ještěd
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň.
Svazek obcí údolí Desné	Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín
KŽC, s.r.o.	Česká Kamenice – Kamenický Šenov
Moravskoslezský kraj	Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport

Tab. č. 1: Dráhy, u nichž je vlastník dráhy zároveň jejím provozovatelem (SŽDC, 2017)

2.7 Provozovatelé osobní drážní dopravy v ČR

K datu 14. prosince 2015 vlastnilo v ČR licenci na provozování osobní železniční dopravy 23 společností. Mezi nejvýznamnější železniční dopravce patří kromě historicky největšího provozovatele osobní železniční dopravy v ČR - Českých drah a.s. také společnosti RegioJet a.s., LEO Express a.s., Vogtlandbahn- GmbH, GW TrainRegio a.s.

ČD zůstávají i nadále nejvýznamnějším (národním) dopravcem na trhu. Ač se tržní podíl této společnosti na trhu železniční osobní dopravy od r. 2011 mírně snižuje, setrvávají ČD v pozici dominantního dopravce. Zmenšující se podíl ČD na trhu je způsoben především rozmachem menších dopravců, či vstupem nových dopravců na trh.

Mimo ČD zaznamenala na tratích SŽDC doposud největší nárůst výkonů společnost RegioJet a.s., která začala provozovat veřejnou osobní železniční dopravu v r. 2010. Jako první také vstoupila do přímého konkurenčního boje s národním dopravcem 26. září 2011 na trati z Prahy do Ostravy, kdy začala provozovat první pravidelnou linku na této trase. Společnost RegioJet a.s. si zakládá především na kvalitních a nadstandardních službách, kterými se snaží získat své zákazníky.

V roce 2012 vstoupil do konkurenčního souboje mezi ČD a společností RegioJet a.s. na trati Praha - Ostrava další železniční dopravce - LEO Express a.s. Postupem času začala společnost LEO Express a.s. provozovat železniční osobní dopravu také mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště nebo mezi Prahou a Košicemi.

Dalším subjektem působícím na trhu železniční osobní dopravy je německá železniční společnost Vogtlandbahn-GmbH. Na rozdíl od společností RegioJet a.s. a LEO Express a.s. nezajišťuje dálkovou železniční dopravu, ale dopravu regionální, a to především na území Libereckého kraje.

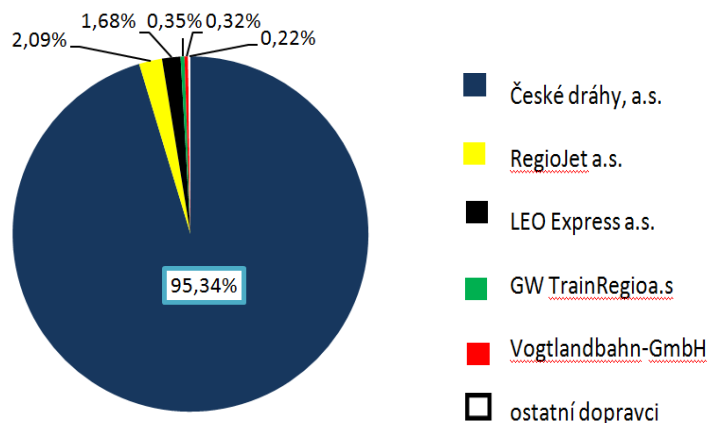
Dalším, tentokrát českým železničním dopravcem, je společnost GW TrainRegio a.s., která zajišťuje osobní železniční dopravu především na objednávku krajů v závazku veřejné služby. Tato společnost obsluhuje celkově 6 tratí na území 4 krajů ČR (Karlovarského, Královéhradeckého, Libereckého a Moravskoslezského).

2.7.1 Zhodnocení tržních podílů jednotlivých dopravců

I přesto, že na železničním trhu figuruje větší počet dopravců, než tomu bylo v minulosti, patří Českým drahám, a.s. stále 93,27 % tržního podílu. Na druhém místě je společnost RegioJet a.s., která zaujímá 5,01 % podíl, LEO Express, a.s. 1,45 %, GW TrainRegio 0,13 %, Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka 0,08 %, a ostatní dopravci se dělí o 0,06 % podíl (SŽDC, 2014).

	2010	2011	2012	2013	2014
České dráhy	99,04 %	98,62 %	97,06 %	94,87 %	93,27 %
RegioJet	0,05 %	0,23 %	2,57 %	3,40 %	5,01 %
LEO Express			0,07 %	1,47 %	1,45 %
Vogtlandbahn	0,02 %	0,32 %	0,13 %	0,13 %	0,13 %
GW TrainRegio	0,76 %	0,75 %	0,14 %	0,08 %	0,08 %
Ostatní	0,13 %	0,08 %	0,03 %	0,05 %	0,06 %

Tab. č. 2: Tržní podíly dopravců v osobní železniční dopravě v letech 2010 až 2014 (zdroj: Výroční zprávy SŽDC za roky 2010 až 2014)



Graf č. 1: Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy v r. 2014 (zdroj: SŽDC; Výsledky hospodaření 2014)

3 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH TYPŮ PROVOZNÍCH SITUACÍ PODLEHAJÍCÍCH SANKCIONOVÁNÍ

Protože výše uvedené právní normy v souladu s jejich postavením v legislativní hierarchii ČR (nutno zachovat jejich stabilitu z hlediska co nejdelšího časového horizontu) upravují pouze obecné zásady, musí být z hlediska regulace pravidel na železničním dopravním trhu vydávány i dokumenty střednědobého charakteru. Tím nejdůležitějším dokumentem střednědobého charakteru je tzv. Prohlášení o dráze celostátní a regionální vydávané každý rok SŽDC.

3.1 Základní informace o Prohlášení o dráze celostátní a regionální

„Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ (dále jen „Prohlášení o dráze“) je klíčovým dokumentačním zdrojem pro zpracování této práce.

Obsahem dokumentu je/jsou:

- obecné informace (základní údaje o SŽDC a dalších provozovatelích drah),
- podmínky přístupu na dráhu (kdo může provozovat drážní dopravu, podmínky pro získání licence, pravidla provozu),
- informace o infrastruktuře (technická charakteristika sítě, parametry a limity tratí, omezení provozu, seznam osobních, nákladních, vlakových stanic),
- přidělení kapacity dráhy (popis procesu přidělení kapacity dráhy),
- ceny za užití dráhy a za poskytované služby (systém stanovení cen, finanční sankce, systém odměňování výkonu).

Pro snadnější pochopení charakteristik jednotlivých typů sankcí je nutno uvést některé důležité pojmy, které se budou v následujícím textu vyskytovat. V Prohlášení o dráze jsou definovány následovně:

- Kapacita dráhy (též kapacita dopravní cesty) je schopnost přidělit vlakové trasy, požadované na určité části dopravní cesty v určitém časovém období (je vyjádřena počtem vlaků, které je možno dopravovat za určité časové období).

- Žadatel o přidělení dopravní cesty je zpravidla železniční podnik (dopravce). Podmínky pro umožnění vstupu žadatele na ŽDC jsou uvedeny v podkapitole 4.1 bakalářské práce.
- Přidělcem kapacity dráhy přiděluje kapacitu ŽDC za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů. Tuto funkci na dráhách vlastněných státem plní SŽDC.
- Výkonem na dráze se rozumí ujeté vlakové kilometry (vlkm) a hrubé tunové kilometry (hrtkm) za dané období.
- Vlakový kilometr (vlkm) je jednotka dopravního výkonu; slouží jako ukazatel osobní železniční dopravy a vyjadřuje přemístění jednoho osobního vlaku na vzdálenost jednoho kilometru.
- Hrubý tunový kilometr (hrtkm) je dán součinem hrubé hmotnosti železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujeté vzdálenosti v kilometrech.
- Propustnost tratě je takový rozsah vlakové dopravy, který může být na trati v určitém časovém období trvale a pravidelně zvládnut. Udává se počtem vlaků (každého směru) na dané trati zpravidla za 24 hodin.

3.2 Provozní situace podléhající sankcionování

Provozních situací podléhajících sankcionování existuje v Prohlášení celá řada. Nejvýznamnějšími sankcemi, které jsou udělovány, jsou „sankce za nevyužití kapacity dráhy“ a „sankce za odřeknutí kapacity dráhy“.

Jestliže dopravce nemůže uskutečnit jízdu vlaku a ohlásí to SŽDC před plánovaným dnem jízdy, je mu účtována sankce za odřeknutí kapacity dráhy. V případě, kdy žadatel dopravní cestu nevyužije a neoznámí tuto skutečnost přidělci v dostatečném časovém předstihu, je mu účtována sankce za nevyužití přidělené kapacity dráhy. Přidělená kapacita dráhy nemůže být žadatelem převáděna na jiné osoby. Obě tyto sankce uděluje „přidělcem“ (SŽDC) „žadatelům“ o přidělení kapacity dráhy (dopravcům).

Sankcionován může být také správce kolejí, SŽDC, a sice v případech, kdy dojde např. k překročení doby plánované výluky z důvodu modernizačních, optimalizačních či rekonstrukčních prací na trati.

Termínem sankce ovšem není myšlena pouze finanční pokuta či postih dopravců, ale spadají pod něj také odměny. Dopravci jsou odměňováni např. za tzv. výkon na dráze (viz podkapitola 3.4).

3.2.1 Sankce za nevyužití přidělené kapacity dráhy

Přidělce kontroluje využití kapacity dopravní cesty prostřednictvím informačních systémů. Žadatel je sankcionován v případě, kdy přidělenou kapacitu dráhy nevyužije nebo v případě, kdy zpoždění vlaku překročí hranici 1200 minut (20 hodin). Počítá se za každý plánovaný den jízdy, kdy tento stav nastane. Přidělená kapacita dopravci propadne a sankce se určí podle délky přidělené trasy, sazby a podmínek uvedených v Prohlášení.

Sankce za nevyužití přidělené kapacity dráhy se vypočítá podle "Sazebníku sankcí za nevyužití přidělené kapacity", jenž je součástí Prohlášení o dráze, příloha C, část D. IV, jako součin délky trasy v km a sazby sankce v Kč/km. Výše sazby se odvíjí od druhu dopravy (osobní, nákladní) a kategorie dráhy (E – trať zařazená do evropského železničního systému³, C – trať celostátní, R – trať regionální), na níž měla být jízda vlaku realizována. Výše sazeb za nevyužitou kapacitu dráhy podle jednotlivých kategorií tratí uvádí tab. 3.

Sazba	Kategorie dráhy	Kč/vlkm. ⁻¹
N _{OE}	E	7,00
N _{OC}	C	6,49
N _{OR}	R	5,00

Tab. č. 3: Sazba sankce za nevyužitou kapacitu (zdroj: Prohlášení o dráze 2017, SŽDC)

SŽDC je povinna v případech, kdy žadatel o přidělení dopravní kapacity dráhy nemůže tuto kapacitu využít z důvodů ležících na její straně, nabídnout žadateli bezplatně tzv. odklon, což znamená přidělit žadateli náhradní kapacitu jiné dráhy. Žadatel má právo tento odklon nepřijmout a požadovat od přidělce navrácení zaplacené částky za přidělení

3- Tratě zařazené do evropského železničního systému jsou označovány též jako koridorové, jedná se o hlavní železniční tratě určené především k dálkové a tranzitní dopravě, jsou upraveny na vyšší rychlosti a jezdí po ní mezinárodní rychlíky a vlaky vyšší kvality.

kapacity dráhy za dny, kdy ji nemohl využít a přidělcce je povinen žadateli vyhovět.

Sankce je fakturována po jednotlivých měsících. K fakturám je přiložen sumární přehled nevyužité kapacity. Dopravce má právo proti rozhodnutí SŽDC o udělení sankce vznést námitku do 5 pracovních dnů. Žadatel je od uhrazení této sankce oproštěn v případě, kdy za nevyužití kapacity dráhy (překročení hranice zpoždění) je odpovědný přidělcce, provozovatel dráhy, státní správa a samospráva nebo v případě mimořádné události či zásahu vyšší moci.

Zavedení této sankce vzbudilo mezi dopravci vlnu nevole. Postoj SŽDC vnímají dopravci jako nepříteliš zákaznický a domnívají se, že negativně ovlivňuje konkurenceschopnost tuzemské železniční dopravy. Důvodem je nutnost navýšení cen svým zákazníkům ceny právě kvůli nákladům spojených s nevyužitou kapacitou. SŽDC však argumentuje tím, že musí plnit funkci řádného hospodáře a je tak povinná sankci vybírat.

Původní záměr SŽDC, uplatnit ji pouze na vybraných tratích, byl na základě správního řízení MD ČR iniciovaného skupinou dopravců zamítnut a SŽDC byla nucena ustanovení v Prohlášení o dráze změnit tak, že výběr sankce bude mít celosíťový charakter. Od návrhu vypočítávat sankci jako tomu bylo v minulosti, tedy kalkulovat plnou výši ceny za užití dopravní cesty, však SŽDC ustoupila.

Záměr penalizovat nevyužitou kapacitu od počátku platnosti Prohlášení o dráze 2014 byl opakovaně odložen pro vleklá správní řízení a nakonec byla jeho realizace zahájena v časové tísní, což vedlo k tomu, že fakturované částky za nevyužití dráhy vždy neodpovídaly skutečnosti.

V zahraničí se uplatňují i jiné systémy sankcionování v této oblasti. Např. ve SRN nedochází k výběru sankce za nevyužití kapacity dráhy v případech, kdy dopravce dostatečně zdůvodní, proč nezahájil jízdu vlaku. Tento systém výběru sankce je pro zákazníky jistě klientsky přívětivější a naznačuje směr, kterým by se měl český správce železniční sítě ubírat.

3.2.2 Cenový vývoj sankce za nevyužití kapacity dráhy

V rámci naplnění základního cíle práce byl zmapován vývoj udělování sankce za nevyužití kapacity dráhy (dále jen sankce), a to od r. 2004 do r. 2017.

V letech 2004 až 2007 docházelo k sankcionování dopravců pouze v případech, kdy za období jednoho měsíce využili méně jak 50 % jim přidělené kapacity. V tom případě byl přidělcce kapacity dopravní cesty oprávněn požadovat po dopravci náhradu v plné výši, jakou by zaplatil za využití kapacity dráhy. Jestliže však došlo k omezení možnosti využít kapacitu z důvodů, které nemohl dopravce ovlivnit, existovala možnost maximální cenu snížit.

V roce 2008 došlo k úpravě kalkulace sankce. Nově začalo platit, že vzdal-li se dopravce přidělené kapacity dříve než 1 týden před jejím využitím, uhradil přidělcce dopravci tzv. rezervační poplatek, který činil 50 % ceny za přidělení kapacity dopravní cesty. Tehdejší povinnost dopravce uhradit plnou částku za nevyužití kapacity byla tedy snížena o polovinu. Navíc SŽDC od tohoto roku začala poskytovat bezplatné odklony. Tento model výběru sankce byl platný až do r. 2012.

Od r. 2013 začal platit model podobný tomu současnému. Maximální doba zpoždění jízdy vlaku byla nastavena na 1440 minut (24 hodin) a částka výběru sankce se rovnala maximální ceně za použití dopravní cesty, kterou by dopravce zaplatil za vlakové kilometry přidělené kapacity dráhy podle aktuálně platného cenového výměru.

Od r. 2014 se částka přestala vybírat v závislosti na ceně za použití dráhy, ale byla stanovena paušální částka za ujetý vlakový kilometr. Výše sankce byla stanovena paušálně na 10 Kč.vlkm⁻¹ bez ohledu na kategorii dráhy.

Od r. 2015 do současnosti platí model, jenž je uveden v kapitole 3.2.1, tedy došlo sice ke zkrácení maximální doby zpoždění z 24 na 20 hodin, ovšem sazba sankce, která je nově závislá na kategorii dráhy, se snížila.

3.3 Sankce za odřeknutí kapacity dráhy

Nastane-li situace, kdy se žadatel před plánovaným termínem jízdy vzdá přidělené kapacity, bude mu vypočítána sankce podobně jako v případě sankce za nevyužití kapacity dráhy. Aby se dopravce vyhnul případnému sankcionování ze strany SŽDC z důvodu, že nemůže plně využít přidělenou kapacitu dráhy (případně musí razantně omezit četnost jízd vlaků), je povinen se prostřednictvím informačních systémů kapacity v dostatečném časovém předstihu vzdát. Odhlásí-li dopravce přidělenou kapacitu dráhy v předstihu, může být tato kapacita dráhy přidělena jinému žadateli. Pokud tak neučiní, je subjekt, kterému

byla kapacita dráhy přidělena, finančně sankcionován podle zásad uvedených v předchozí podkapitole.

3.4 Systém odměňování výkonu

Od r. 2015 dopravci nemusí být při provozování drážní dopravy pouze sankcionováni, ale mohou získat od SŽDC také určité odměny. Tento systém odměňování výkonu je povinný pro všechny dopravce usilující o vstup na českou železniční síť, poněvadž je jednou z podmínek pro samotné přidělení kapacity dopravní cesty, tudíž se k němu musí právně zavázat. Principem tohoto systému je snaha minimalizovat počet závad na dráze a zvyšovat tak její propustnost a to prostřednictvím tzv. finančních pobídek (podnětů), jež mají dopravce hlavně motivovat.

Systém odměňování výkonu je formulován tak, aby byl spravedlivý ke všem dopravcům a nedocházelo tak ke zvýhodňování některého z dopravců a jeho hlavním cílem je zvýšení kvality služeb železničních podniků, které na dráhách provozují železniční dopravu.

Paradoxem je, že na celostátních a regionálních dráhách provozovaných SŽDC, nespádají do systému odměňování výkonu pouze odměny, ale také sankce. Přehled jednotlivých vybraných typů sankcionovaných provozních situací a výše jim příslušejícím sankcí jsou uvedeny v tab. 4.

č.	Provozní situace podléhající sankcionování	Ve prospěch	Výše sankce
1	Nesoulad mezi skutečnou délkou vlaku a délkou uvedenou ve SPISU o vlaku	SŽDC	10 000 Kč/případ
2	Uvedení nižší hmotnosti vlaku, než je ve skutečnosti, do SPISU o vlaku	SŽDC	1000 Kč/případ
3	Zařazení železničního vozidla s nižší nejvyšší dovolenou rychlostí, než je stanovená rychlost vlaku	SŽDC	1000 Kč/případ
4	Neoprávněně vyfakturovaná cena za žádost o přidělení kapacity dráhy ze strany SŽDC	doprovce	1000 Kč/případ
5	Překročení doby pomalé jízdy na traťových a hlavních staničních kolejích (více na str. 29 této bakalářské práce)	doprovce	50 Kč/každá celá minuta zpoždění podle GVD

Tab. č. 4: Vybrané typy provozních situací v osobní železniční dopravě podléhající sankcionování (Prohlášení o dráze 2017) - část A

č.	Provozní situace podléhající sankcionování		Ve prospěch	Výše sankce
6	Konání výluky ze strany SŽDC, která nebyla projednána s dopravcem		dopravce	1000 Kč/případ
7	Odřeknutí nebo změna předem projednané výluky ze strany SŽDC		dopravce	1000 Kč/případ
8	Překročení plánovaného času ukončení výluky ze strany SŽDC v rozmezí		dopravce	
	a.	do 60 min	dopravce	500 Kč/každých započatých 10 min zpoždění
	b.	60- 120 min	dopravce	400 Kč/každých započatých 10 min zpoždění včetně bodu a
	c.	120 min – 4 hod	dopravce	1 500 Kč/každá započatá hodina zpoždění včetně bodu b
	d.	4 hod – 12 hod	dopravce	1 000 Kč/každá započatá hodina zpoždění včetně bodu c
	e.	12 hod – 24 hod	dopravce	500 Kč/každá započatá hodina zpoždění včetně bodu d

Tab. č. 4: Vybrané typy provozních situací v osobní železniční dopravě podléhající sankcionování (Prohlášení o dráze 2017) - část B

Pro doplnění provozní situace č. 5 z tabulky č. 4 (kdy dojde k překročení doby pomalé jízdy na traťových a hlavních staničních kolejích) je nutno zmínit několik doplňujících informací.

SŽDC zveřejňuje s ročním předstihem v Prohlášení o dráze (příloze G) tzv. plán investic a plán údržbových prací. Jedná se o seznam plánovaných výluk a pomalých jízd, ke kterým v budoucnu dojde z důvodu stavebních prací, jež se na tratích budou realizovat. V plánu investic je uvedeno číslo trati, blíže specifikovaný traťový úsek, název investiční akce/stavební práce (informace, zda se jedná o výluky či pomalou jízdu, informace o zastavení provozu, maximální traťové rychlosti, atd.) a předpokládaný termín zahájení a ukončení stavebních prací.

V této příloze G je uvedena základní doba trvání pomalé jízdy, tedy doba, během které nemá dopravce nárok na uplatnění sankce za vzniklé zpoždění vlaku. Jakmile ovšem dojde k překročení této doby, má dopravce právo na uplatnění sankce k SŽDC ve výši 50 Kč za každou celou minutu zpoždění vlaku. Při výpočtu sankce se doba zpoždění určí podle grafikonu vlakové dopravy.

Nastane-li ovšem některá z níže uvedených provozních situací, není SŽDC povinna podle Systému odměňování výkonu na dráhách celostátních a regionálních tuto částku vyplácet. Jedná se o případy, kdy pomalá jízda není odstraněna z důvodu:

- a) živelných událostí,
- b) nedokončených prací na modernizaci, optimalizaci či opravě trati,
- c) bezpečnosti zaměstnanců při provádění prací na dráze,
- d) přítomnosti cizích právních subjektů na dráze nebo v její blízkosti (nepatří zde případy, kdy práce na trati provádí cizí právní subjekt na základě smlouvy se SŽDC).

Provozovatelé pronajímající si tratě na základě nájemní smlouvy se SŽDC, tedy PDW RAILWAY a.s. a AWT a.s. (viz podkapitola 2.6), si podmínky pro odměňování výkonu na tratích upravují sami. Specifickou odměnou, kterou tito provozovatelé drah vypisují, je tříprocentní sleva z poplatku za použití dráhy v případě, kdy dopravce realizuje nejméně polovinu svých výkonů vozidly, které jsou vyrobeny po r. 1995.

3.5 Výsledný efekt zavedení sankcí za nevyužití/odřeknutí kapacity dráhy

Dopad sankcí za nevyužitou přidělenou kapacitu na kvalitativní a kvantitativní (počet přepravených cestujících, vlakové kilometry) ukazatele osobní dopravy není možné blíže specifikovat. Výsledný efekt se projevuje především v nákladní dopravě, a to především zvýšením dostupné kapacity dráhy.

Hodnota vybraných sankcí za nevyužití/odřeknutí kapacity dráhy činila v září 2014 5,2 mil. Kč, v říjnu 2014 5,1 mil. Kč a v prosinci 2014 4,5 mil. Kč (částky představují měsíční úhrn plateb všech dopravců v osobní i nákladní dopravě).

Po vstupu jízdního řádu 2015/16 v platnost se již v plné míře projevily účinky sankce na jednání dopravců (omezení pravidelných tras JŘ, změna v objednávání tras ad hoc) a měsíční výběr se ustálil na hodnotě 2,4 až 3 mil. Kč. Nicméně však vysoce převažují částky účtované dopravcům nákladním, v osobní dopravě představují řádově jen desítky tisíc měsíčně. Lze však předpokládat, že z hlediska osobní dopravy bylo dosaženo původního účelu zavedení této sankce, tj. zamezit spekulativnímu objednání

ve skutečnosti nerealizovaných spojů ročního jízdního řádu, čímž se omezovala potenciální konkurence (jak z hlediska množství přidělené kapacity, tak z hlediska obsazení časově výhodných poloh v průběhu dne).

V osobní železniční dopravě se snaha obsadit co nejvýhodnější časovou polohu projevila zejména na trati č. 270 z Ostravy do Prahy, tedy na trati, kde, jak již bylo řečeno, v současnosti svádí konkurenční boj o zákazníky hned tři železniční společnosti (ČD a.s., RegioJet a.s., LEO Express a.s.).

Vzhledem k denní nabídce přímých spojení z Prahy do Ostravy, která je v současnosti trojnásobná oproti stavu před patnácti lety (34 vlaků oproti 11), dochází ke sporům společností především o to, kdy který dopravce bude mít naplánován příjezd do cílové stanice. Nejatraktivnější časové rozmezí časů příjezdů vlaku do stanice Praha hl. n. se pohybuje mezi časy 7:15 a 8:22, kdy jsou do stanice naplánovány příjezdy celkem 5 spojů. Jelikož SŽDC, jakožto organizace sestavující jízdní řád (JŘ), není schopna vyhovět všem dopravcům při jejich požadavcích na zařazení jejich spojů do JŘ, dochází ke sporům mezi dopravci o nejvýhodnější časovou polohu. Spory, které není schopna SŽDC vyřešit, jsou podstoupeny Drážnímu úřadu.

4 ANALÝZA VLIVU MĚNÍCÍCH SE LEGISLATIVNÍCH PODMÍNEK NA TECHNOLOGICKÉ ASPEKTY PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

4.1 Podmínky pro přístup dopravce na ŽDC

V kapitole 2.3 byl zmíněn termín "volný přístup dopravců na ŽDC". Termín "volný" však není úplně přesný, neboť existují určité podmínky pro to, aby mohli dopravci na železniční infrastrukturu vstoupit. Základní legislativní podmínky pro provozování osobní drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, a s tím spojená práva a povinnosti právnických a fyzických osob, stanovuje ZoD. Tyto podmínky pro přístup na ŽDC odpovídají evropským standardům a jsou stejné pro všechny dopravce.

Provozovat drážní dopravu může právnická nebo fyzická osoba po splnění těchto podmínek:

- a) má sídlo na území České republiky,
- b) je držitelem platné licence na provozování drážní dopravy; licenci pro provozování drážní dopravy na dráhách celostátních a regionálních uděluje DÚ. Žadatel získá licenci k provozování drážní dopravy, dosáhne-li 18 ti let, je-li bezúhonný, odborně způsobilý a prokáže, že je finančně způsobilý k provozování drážní dopravy,
- c) je držitelem platného osvědčení dopravce; osvědčení dopravce je doklad, který je vydán dopravci drážním správním úřadem na základě toho, že při provozování drážních vozidel dopravce má vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy a má vytvořen systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy,
- d) je finančně způsobilý k provozování drážní dopravy; finanční způsobilostí se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a plnit současné a budoucí závazky minimálně po dobu jednoho roku,
- e) má uhrazené pojistné za případné škody vzniklé provozem drážní dopravy po celou dobu (na dráhách provozovaných SŽDC je minimální výše pojistného plnění stanovena na částku 50 milionů Kč),
- f) má sjednanu cenu za použití dráhy pro jízdu vlaku podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady,

- g) má uzavřenu smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, pokud není provozovatel dráhy současně provozovatelem drážní dopravy,
- h) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy (na dráhách celostátních a regionálních ve vlastnictví státu plní funkci přidělcce kapacity dráhy SŽDC).

4.2 Popis procesu přidělování kapacity dráhy

Kapacita dráhy, tj. schopnost vložit vlakové trasy požadované na určité části dráhy v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy. Tuto kapacitu přiděluje na dráhách celostátních a regionálních ve vlastnictví státu SŽDC. V žádosti o přidělení kapacity dráhy je žadatel mimo jiné povinen uvést:

- a) informace o dopravci, která bude přidělenou kapacitu dráhy využívat (název, identifikační číslo a sídlo obchodní firmy),
- b) časový rozsah požadované kapacity dráhy (pravidelnost využití vlakové trasy, denně/v určité dny/pravidelně),
- c) druh provozované drážní dopravy (nákladní/osobní; v případě osobní dopravy také údaj, zda je doprava realizována v rámci závazku veřejné služby),
- d) druh trakce, řady a počty hnacích vozidel, včetně uvedení požadavku na plánované přepřahování hnacích vozidel apod.,
- e) druh vlaku vedeného v požadované vlakové trase včetně vymezení jeho maximální pravidelné hmotnosti, max. rychlosti, délky vlaku apod.,
- f) uvedení požadavků na pobyty v určitých dopravních bodech a důvody těchto pobyků,
- g) popis vlakové trasy, tj. uvedení výchozího a cílového bodu, včetně nácestných dopravních bodů potřebných pro jednoznačné určení trasy.

V souvislosti s přidělováním kapacity dráhy jsou do tohoto procesu (na tratích vlastněných státem) zahrnuty kromě žadatele a přidělcce kapacity dráhy také odbory SŽDC,

konkrétně odbor jízdního řádu a odbor operativního řízení a výluk. Tyto odbory jsou důležité pro každoroční konstrukci jízdního řádu. Proces přidělování kapacity dráhy je tak rozdělen do několika logických fází (v závorce jsou uvedeny termíny pro konstrukci JŘ na rok 2017, který vstoupí v platnost 11. prosince 2016). Jednotlivé dílčí fáze obsahují:

- přijetí žádosti do ročního jízdního řádu (11. duben 2016),
- předložení návrhu konstrukce tras vlaků (15. červen 2016),
- uplatnění připomínek žadatelů (12. srpen 2016),
- přidělení kapacity dráhy (30. listopad 2016).

Po přijetí žádosti do ročního jízdního řádu posoudí provozovatel dráhy počet požadovaných tras vlaků s ohledem na kapacitu dráhy. Následně provozovatel dráhy zkonstruuje vlakovou trasu a předloží žadateli návrh jízdního řádu vlaku. Je-li žadatel spokojen s návrhem jízdního řádu, musí navržené trasy odsouhlasit. Má-li ovšem žadatel k návrhu připomínky, je provozovatel dráhy povinen tyto připomínky vyřídit do termínu přidělení kapacity dráhy. Po akceptaci trasy žadatelem přidělí SŽDC kapacitu dráhy této trase.

Kapacita dráhy v Prohlášení o dráze platném pro rok 2016 je přidělována v maximálním časovém rámci činícím 20 hodin, což představuje dobu mezi časem plánovaného odjezdem z výchozí stanice a časem plánovaného příjezdu vlaku do cílové stanice na síti SŽDC. SŽDC může přidělit kapacitu i v delším časovém horizontu, a to na základě žádosti podané dopravcem. Žadatel může podat SŽDC žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního JŘ jak elektronicky (prostřednictvím informačních systémů), tak také písemně (tato forma je méně častá).

Podle pravidel uvedených v Prohlášení o dráze z let 2014 a 2015 mohl dopravce kapacitu dráhy využít pouze takovým způsobem, aby v žádném bodě trasy nedošlo k odchylce od přidělené časové polohy časové polohy větší než 3 hodiny před přidělenou trasou (hovoříme o náskoku) nebo 20 hodin po přidělené časové poloze (zpoždění). Nastal-li případ, že dopravce požadoval odchylku vyšší, byl povinen podat žádost o nové přidělení kapacity dopravní cesty. Při porovnání podmínek platných v letech 2014 – 15 s podmínkami platnými pro rok 2016 tak v roce 2016 došlo k zúžení časového pásma, ve kterém měl dopravce možnost uskutečnit jízdu bez nutnosti žádat o další přidělení kapacity dráhy.

4.2.1 Pozdní žádosti o přidělení kapacity dráhy

Pozdními žádostmi jsou myšleny žádosti, které jsou přijaty SŽDC po řádném termínu pro přijetí žádosti do ročního jízdního řádu (v souvislosti s tvorbou JŘ pro rok 2017 – po 11. dubnu 2016). Pro tyto pozdní žádosti je vlaková trasa konstruována pouze ve zbývajících volných kapacitách dráhy se zohledněním již přidělených tras a priorit takto zkonstruovaných tras je nižší než při podání žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu.

Speciálním přidělováním kapacity po řádném termínu do ročního JŘ je tzv. individuální přidělení kapacity dráhy ad hoc. SŽDC nabízí dopravcům zařadit trasy vlaků ve zbývajících kapacitách dráhy (počítatelně po předchozím posouzení kapacity dráhy), a to i s možností zařadit trasu vlaku ve lhůtě 3 dny od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku. Jedná-li se o mezistátní žádost, musí dojít k harmonizaci se spolupracujícími žadateli na okolních železničních infrastrukturách.

Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech⁴:

Rok	2010	2011	2012	2013	2014
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu (řádná i pozdní)	3 759 730	3 599 600	3 579 854	3 310 034	3 164 124
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu	128 949	90 347	80 806	85 096	92 687
Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty	246 789	248 935	218 281	231 665	257 130
Celkem	4 135 468	3 938 882	3 878 941	3 626 795	3 513 941

Tab. č. 5: Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech (zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2014)

4 – Trasoden označuje jednu trasu v jeden den. Počet trasodní přidělené kapacity je počet dní, na které má daná trasa přidělenou kapacitu.

4.2.2 Proces koordinace

SŽDC nemusí být schopna uspokojit všechny požadavky na přidělení volné kapacity do ročního JŘ, což vede k tomu, že tyto žádosti musí SŽDC koordinovat. Důsledkem této koordinace je skutečnost, že SŽDC navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která ovšem nemusí plně odpovídat rozsahu jednotlivých žádostí. Jestliže nelze uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy, je SŽDC v první fázi oprávněna přednostně přidělit kapacitu dráhy žadateli, jenž provozuje:

- a) pravidelnou veřejnou drážní dopravu k zajištění dopravních potřeb státu,
- b) pravidelnou veřejnou drážní osobní dopravu k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,
- c) pravidelnou kombinovanou přepravu,
- d) drážní dopravu v rozsahu dle rámcové smlouvy,
- e) pravidelnou mezistátní osobní dopravu,
- f) pravidelnou mezistátní nákladní dopravu,
- g) pravidelnou vnitrostátní osobní dopravu,
- h) pravidelnou vnitrostátní nákladní dopravu,
- i) ostatní dopravu.

Nastane-li situace, kdy i po provedení koordinace dle výše uvedených kritérií není nadále možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o přidělení kapacity, následuje druhá fáze, ve které rozhodne přidělcce o přidělení kapacity s ohledem na níže uvedené skutečnosti s následujícím pořadím, dle důležitosti:

Dopravce požaduje kapacitu:

- a) pro trasu, která je předem dohodnutá na mezinárodní konferenci jízdních řádů,
- b) pro větší rozsah drážní dopravy co do počtu vlaků nebo pro zajištění dopravní obslužnosti ve větším rozsahu,
- c) pro delší období, po které hodlá dopravu provozovat,
- d) pro vlak s větším rozsahem přepravní kapacity a větším rozsahem nabízených služeb,

- e) kdy požadovaná kapacita zajišťuje návaznost jízdních řádů jednotlivých dopravců i k jiným druhům dopravy,
- f) kdy požadovaná kapacita v porovnání s kolizní kapacitou má méně přijatelnou možnost využití náhradní kapacity,
- g) kdy požadovaná kapacita je ve veřejném zájmu.

Pakliže žadatel s provedenou koordinací nesouhlasí, je oprávněn sdělit svůj nesouhlas, a to společně s odůvodněním (případně s návrhem alternativního řešení koordinace) ve stanovené lhůtě ode dne, kdy byl žadateli doručen návrh na přidělení kapacity dráhy. SŽDC je povinna tento nesouhlas vyřídit a v případě, kdy žadateli, kterému SŽDC nevyhověla ani po ukončení procesu koordinace požadavků, je tento žadatel oprávněn požádat DÚ o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen.

4.2.3 Vyčerpaná kapacita dráhy

Tzv. „vyčerpání kapacity dráhy“ vyhláší SŽDC na příslušné úseky železniční infrastruktury v situaci, kdy i po koordinaci požadovaných tras (i po případných konzultacích) s žadateli není možné přiměřeným způsobem uspokojit žádosti o volnou kapacitu dráhy. Dojde-li k vyčerpání kapacity dráhy, SŽDC oznámí tuto skutečnost prostřednictvím "Portálu provozování dráhy" všem žadatelům, se kterými uzavřela smlouvu dle příslušných kapitol v Prohlášení o dráze.

4.2.4 Odebrání přidělené kapacity dráhy

Problematikou odebírání kapacity dráhy se zabývala jednotlivá Prohlášení o dráze již od prvopočátku jejich vydávání, tedy od r. 2004. Přidělená kapacita dráhy mohla být odebrána provozovatelem dráhy v níže uvedených případech:

- a) přidělená kapacita dráhy nebyla po dobu jednoho měsíce využívána,
- b) dopravce přestal splňovat podmínky pro přístup na ŽDC (viz podkapitola 4.1),
- c) dopravce se přidělené kapacity vzdal,
- d) dopravce opakovaně neuhradil v době splatnosti poplatků za přidělení/použití kapacity dráhy

Dopravci mohla být přiměřeně omezena přidělená kapacita dopravní cesty v případech, kdy přidělená vlaková trasa byla dopravcem po období jednoho měsíce využívána z méně než 25%.

Využíval-li dopravce přidělenou kapacitu dráhy po dobu jednoho měsíce z méně než 50%, byla SŽDC rovněž oprávněna požadovat uhrazení maximální výše částky, která se odpovídala částce, jež by dopravce normálně za přidělené vlakové kilometry uhradil (jestliže omezená využitá kapacity byla zapříčiněna důvody, jež dopravce ovlivnit nemohl, bylo možné maximální cenu snížit).

Kapacita dráhy mohla být dopravci rovněž odebrána v případech, kdy došlo k vyčerpání kapacity dráhy (viz podkapitola 4.2.3). SŽDC nemusí být schopná v této situaci vyhovět všem žádostem o přidělení kapacity dráhy a v důsledku přetížené infrastruktury je oprávněna dopravci přidělování kapacity dráhy omezit. Tyto žádosti pro daný přetížený úsek dráhy je SŽDC povinna koordinovat a kapacita dráhy musí být omezena pouze po dobu nezbytně nutnou pro realizaci plánů spojených s navýšením kapacity dráhy dotčeného úseku dopravní cesty. Pro přetíženou infrastrukturu se vztahovalo rovněž oprávnění SŽDC požadovat po dopravci v určitém období omezení rozsahu či snížení četnosti jízd vlaků (vzdání se kapacity dráhy), která byla po období jednoho měsíce využívána z méně než 50 % přidělené kapacity (ovšem pouze z těch důvodů, které dopravce nemohl ovlivnit).

V Prohlášení o dráze z r. 2006 došlo k dílčí obměně stávajících pravidel pro odebrání kapacity dráhy. Kapacita dráhy mohla být kromě výše uvedených důvodů (a až d) odebrána SŽDC také v případě, kdy dopravce užíval dopravní cestu v rozporu s přidělenou kapacitou. Takové případy však v Prohlášení o dráze nejsou blíže specifikovány.

Zásadní změnu podmínek pro možnost odebrání přidělené kapacity dráhy přineslo Prohlášení o dráze z r. 2008. V tomto Prohlášení o dráze se SŽDC poprvé zmiňuje o tzv. operačních pravidlech týkajících se problémů vznikajících z důvodů mimořádných událostí na tratích. Mimořádné události se pro účely přidělování kapacity dráhy dělí na předvídané a nepředvídané.

Jestliže dojde k narušení vlakové dopravy zapříčiněné předvídanou mimořádnou událostí, je provozovatel dráhy povinen provést veškeré nezbytné kroky, aby se trať dostala znovu do původního stavu. SŽDC má pro takové účely vypracovaný krizový plán, na základě kterého informuje dopravce o narušení vlakové dopravy. V důsledku narušení provozuschopnosti dráhy vlivem předvídané mimořádné události, je SŽDC oprávněna

přidělenou kapacitu dráhy omezit a musí umožnit dopravcům jízdu vlaku po vhodné odklonové cestě.

Nepředvídanými problémy se rozumí nouzové případy, v jejichž důsledku musí být část ŽDC uzavřena. Provozovatel dráhy může přidělenou kapacitu dráhu dopravci odebrat, aniž by dopravce, jehož se jízda má na dotčené části infrastruktury proběhnout, na tento stav upozornil. Kapacita dráhy dotčeného úseku může být omezena pouze po dobu nezbytně nutnou pro její uvedení do provozu.

V Prohlášeních o dráze platných od r. 2015 až do současnosti došlo opět k úpravě podmínek pro odebrání přidělené kapacity dráhy. SŽDC byla nově oprávněna odebrat žadateli přidělenou kapacitu dráhy na úseku dráhy, kde došlo k vyčerpání kapacity (nebo na úseku, kde je plánované omezení provozování dráhy) v případě, že přidělené trasy vlaků podle jízdního řádu nebyly na tomto úseku využívány alespoň na 75 % v průběhu jednoho měsíce. SŽDC tak zpřísnila podmínky pro dopravce tím, že navýšila minimální hranici využití kapacity dopravní cesty, kterou je nutno využít, aby přidělcce kapacitu neodebral, o 25 %, konkrétně tedy z 50 % na 75 %.

4.2.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury

SŽDC, jakožto organizace vykonávající funkci vlastníka a provozovatele dráhy u drah v majetku státu, provádí v souladu se ZoD údržby, opravy a modernizace dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a pečuje o rozvoj drah celostátních a regionálních v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Z důvodu rozvoje a údržby tratí je SŽDC nucena na určitých úsecích železniční infrastruktury omezit rychlost na trati, a je-li to nezbytně nutné, musí část dráhy také uzavřít. Uzavření infrastruktury má tedy logicky dopad na množství dostupné kapacity dráhy. Seznam investičních akcí (roční předpokládaný plán výluk) předpokládající omezení dopravy na jednotlivých úsecích dráhy je uveden v příloze „G“ Prohlášení o dráze. SŽDC je povinna nejpozději 60 dní před začátkem výluky upozornit dopravce na možný dopad na množství dostupné kapacity dráhy, neboť množství přidělené kapacity může být jednotlivým dopravcům upraveno, či dokonce odebráno, je-li to nezbytně nutné v souvislosti s realizací akcí z plánu výluk.

Dojde-li k odebrání kapacity dráhy, budou trasy vlaků odebírány v souladu s prioritami uvedenými v první, popřípadě druhé fázi uvedenými v podkapitole 4.2.2 této bakalářské práce tak, aby podíl tras odebraných žadatelům odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.

Provozovatel dráhy je při úpravě přidělené kapacity dráhy povinen minimalizovat odchylky od přiděleného JŘ a při vlastní úpravě vedení tras vlaků bude postupovat dle níže uvedených priorit:

- a) mimořádné vlaky v obecném zájmu,
- b) mezinárodní expresní vlaky a rychlíky
- c) mezinárodní osobní vlaky, vnitrostátní expresní vlaky a rychlíky a mezinárodní nákladní expresní vlaky,
- d) vnitrostátní spěšné a osobní vlaky,
- e) vnitrostátní expresní nákladní vlaky
- f) ostatní mezinárodní nákladní vlaky,
- g) průběžné nákladní vlaky,
- h) manipulační nákladní vlaky,
- i) vlečkové nákladní vlaky,
- j) lokomotivní, služební a pracovní vlaky.

4.3 Přípravenost k odjezdu

V souvislosti s vývojem podmínek vstupu dopravců na dráhu je nutné se také zmínit o zavedení povinnosti dopravců hlásit SŽDC tzv. „přípravenost odjezdu“, a to na základě směrnice SŽDC Is10 zabývající se užíváním informačních systémů účinné od 1. července 2011. Od tohoto data je dopravce povinen předávat SŽDC zprávu *Vlak připraven*. Touto zprávou informuje dopravce SŽDC o tom, že v čase uvedeném v této zprávě má splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu, a že je připraven, po postavení vlakové cesty, okamžitě odjet.

Informace je základem pro přiřazování odpovědnosti dopravce a SŽDC za zpoždění ve výchozím dopravním bodě před odjezdem vlaku nebo v dopravním bodě, kde má dopravce povinnost pořídit zprávu *Vlak připraven*. Zprávu je možno odeslat prostřednictvím informačního systému nejdříve 3 hodiny před plánovaným odjezdem,

následně bude datově předána příslušným zaměstnancům SŽDC.

Zprávu *Vlak připraven* musí dopravce zaslat vždy před odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu nebo nácestného dopravního bodu vlaku, kde došlo ke změně ve složení vlaku či dopravce plánuje pobyt a úkony s vlakem, pokud doba plánovaného pobytu vlaku přesahuje 15 minut. Žádný zaměstnanec SŽDC řídící dopravu nesmí povolit jízdu vlaku, aniž by obdržel zprávu *Vlak připraven*.

Součástí zprávy *Vlak připraven* je také kontakt na strojvedoucího za účelem operativního řešení provozních situací.

4.4 Centrální dispečerská pracoviště

V souvislosti s technologickými aspekty provozování železniční dopravy, jimiž se má předložená práce také zabývat, je nutné zmínit se nejen o „klientsky nepřívětivých“ opatřeních (zavedení sankcí, povinnosti hlásit připravenost k odjezdu, odebírání kapacity dráhy), jež SŽDC vůči dopravcům podniká, ale také o krocích, která jsou dopravci hodnocena převážně kladně.

Jedním z těchto kroků je např. zprovoznění tzv. centrálních dispečerských pracovišť (CDP). Tato pracoviště byla zřízena především z důvodu narůstajících nároků na řízení železniční dopravy.

SŽDC zahájila provoz dálkového řízení železničního provozu doposud na dvou pracovištích, a sice v r. 2009 v Přerově a počátkem roku 2016 také v Praze. V současnosti je dálkově řízen provoz celkem na 945 km traťových úseků, což představuje cca 10 % celkové délky železniční sítě v ČR.

Hlavními cíli zprovoznění CDP bylo nejen dokonalejší řízení a zabezpečení železničního provozu, ale také snížení počtu zaměstnanců podílejících se na řízení železniční dopravy. V řídicím sále daného pracoviště mají svá pracoviště dispečerů společně s operátory dopravy. Dispečerů pomocí přesných informací o provozu každého řízeného úseku vyhodnocují aktuální a výhledovou situaci provozu určitého traťového úseku, komunikují s informačními a řídicími systémy, pomocí čehož řídí provoz své přiřazené oblasti a ovládají zabezpečovací zařízení.

5 ANALÝZA VLIVU MĚNÍCÍCH SE LEGISLATIVNÍCH PODMÍNEK NA EKONOMICKÉ ASPEKTY PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Železniční dopravní cestou se rozumí infrastruktura určená k dopravě železničními kolejovými vozidly (dále jen ŽKV), pevná železniční zařízení nutná pro zabezpečení pohybu ŽKV a zařízení sloužící k zajištění bezpečnosti, plynulosti a efektivnosti železničního provozu (zejména železniční stanice, výhybny sdělovací a zabezpečovací zařízení, pevná trakční vedení).

Provozovatel dráhy uzavírá s oprávněným dopravcem smlouvu o použití ŽDC, jejíž součástí je také cena za použití ŽDC. Maximální cena za použití ŽDC je uplatňována za jízdy vlaků i samostatných hnacích vozidel, motorových vozů včetně elektrických a jiných samostatných drážních vozidel na vlastních kolech (podbíječky apod.).

Rozhodující pro určení ceny za použití ŽDC je kategorie vlaku (osobní, nákladní), celková hmotnost vlaku, kategorie trati (E, C, R), vybavení trati pevnými zařízeními elektrické trakce a délka dopravní cesty, na které se doprava realizuje.

Cena se kalkuluje na jednotku dopravního výkonu vlaku – vlkm a hrtkm. V ceně za užití dráhy jsou zahrnuty pouze ekonomicky oprávněné náklady vynaložené na jízdy na železniční infrastrukturu.

Do těchto nákladů spadají výdaje SŽDC související:

- s jízdou vlaku po kolejích (staničních, traťových) odpovídající kapacitě dráhy, jež byla dopravci přidělena,
- s provozem zabezpečovacích zařízení na trati,
- s organizací drážní dopravy,
- s telekomunikačním spojením zaměstnanců provozovatele dráhy s obsluhou vlaku,
- příjmem a poskytováním informací provozovatelem dráhy dopravcům při zajišťování jízdy vlaku.

Na základě cenového výměru vydávaným Ministerstvem financí jsou ceny za užití železniční infrastruktury drah celostátních a regionálních regulovány. Regulací je zajištěno, aby nedocházelo k nastavení cen za užití dráhy na pro dopravce neúnosnou mez

a tím k jejich diskriminaci.

Základní cena se skládá ze dvou složek a vypočítá podle kalkulačního vzorce:

$$C_z = C_1 + C_2 \quad [\text{Kč}]$$

kde:

C_z [Kč] = celková základní cena za použití dráhy pro jízdu vlaku

C_1 [Kč] = cena za použití dráhy pro jízdu vlaku v segmentu výkonů měřených ujetými vlakovými kilometry (náklady na řízení provozu)

C_2 [Kč] = cena za použití dráhy pro jízdu vlaku v segmentu výkonů měřených hrubými vlakovými kilometry (na pokrytí nákladů spojených s údržbou dráhy)

$$C_1 = S_{1E} \cdot L_E + S_{1R} \cdot L_R + S_{1C} \cdot L_C \quad [\text{Kč}]$$

kde:

S_1 [Kč] = cena za 1 km jízdy vlaku (vlkm) po dráze kategorie E, C nebo R

L_E, L_C, L_R [km] = vzdálenost ujetá vlakem po dráze kategorie E, C nebo R

$$C_2 = S_{2E} \cdot Q \cdot L_E + S_{2C} \cdot Q \cdot L_C + S_{2R} \cdot Q \cdot L_R \quad [\text{Kč}]$$

kde:

S_2 [Kč] = cena za 1000 hrtnů převezených po trati kategorie E, C nebo R

Q [tis. hrubých tun] = 1 tisícina hrubé hmotnosti vlaku v tunách

L_E, L_C, L_R [km] = vzdálenost ujetá vlakem po trati kategorie E, C nebo R

Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S_{1E}	vlkm	7,81
S_{1C}	vlkm	6,49
S_{1R}	vlkm	5,50
S_{2E}	1 000 hrtnů	44,77
S_{2Ee}	1 000 hrtnů	48,13
S_{2C}	1 000 hrtnů	35,59
S_{2Ce}	1 000 hrtnů	38,26
S_{2R}	1 000 hrtnů	30,16
S_{2Re}	1 000 hrtnů	32,42

Tab. č. 6: Základní ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku osobní dopravy (Prohlášení o dráze 2017)

Rok 2010			Roky 2014 - 2017			Rozdíl v %
Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu	Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu	
S _{1E}	vlkm	7,39	S _{1E}	vlkm	7,81	+5,68
S _{1C}	vlkm	6,14	S _{1C}	vlkm	6,49	+5,70
S _{1R}	vlkm	5,20	S _{1R}	vlkm	5,50	+5,77
S _{2E}	1 000 hrtkm	42,37	S _{2E}	1 000 hrtkm	44,77	+5,66
S _{2C}	1 000 hrtkm	33,68	S _{2C}	1 000 hrtkm	35,59	+5,67
S _{2R}	1 000 hrtkm	28,54	S _{2R}	1 000 hrtkm	30,16	+5,67

Tab. č. 7: Srovnání cen za použití dráhy v r. 2010 a v r. 2014 (Prohlášení o dráze 2010, Prohlášení o dráze 2014)

V tabulce č. 7 není uvedena sazba za použití elektrifikovaných tratí, neboť do r. 2014 se pro výpočet celkové ceny za použití dráhy používal mírně odlišný vzorec pro výpočet ceny C_2 . Ten rozlišoval jízdu vlaku na tratích bez a s trakčním vedením.

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot n \cdot e \quad [\text{Kč}]$$

kde:

Q [t] = hrubá hmotnost vlaku

n [-] = koeficient zohledňující použití vozidel s naklápěcí skříní (u vlaků s naklápěcími skříněmi $n=1,25$; ve všech ostatních případech $n=1,00$)

e = koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích (při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce $e=1,075$; ve všech ostatních případech $e=1,000$)

Celkové tržby SŽDC za použití dopravní cesty v osobní dopravě od r. 2010 neustále narůstají. V r. 2015 bylo vybráno oproti r. 2010 na poplatek za užití železniční infrastruktury téměř o 44 % korun více. Hlavní příčinou tohoto nárůstu je zvýšení poptávky po osobní železniční dopravě a vzrůstající počet nových dopravců vstupujících na českou železnici. Základní ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku se v letech 2010 až 2014 zůstaly téměř konstantní. Sazby S_1 a S_2 mírně stoupaly, avšak celkový rozdíl v sazbě S_1 byl v jednotkách desetihaléřů, v sazbě S_2 v řádech jednotek korun, celková cena za použití dráhy vzrostla o cca 6 %. Opačná situace nastala v dopravě nákladní, kde tržby za použití dopravní cesty mají klesající trend. V r. 2010 byly vybrány na poplatcích SŽDC téměř 3 miliardy Kč, o 4 roky později představovaly tržby sumu o více než 700 milionů menší.

Rok	Osobní doprava	Nákladní doprava
2010	1 322 085	2 999 868
2011	1 589 970	2 815 373
2012	1 627 432	2 828 978
2013	1 744 386	2 467 589
2014	1 903 473	2 289 853

Tab. č. 8: Tržby za použití dopravní cesty v osobní a nákladní dopravě v letech 2010 až 2014 v tis. Kč; zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2014

6 ZÁVĚR

Vstup České Republiky do Evropské unie znamenal řadu změn v oblasti legislativy. Česká legislativa byla odlišná a musela se Evropské komisi, jakožto hlavnímu zákonodárnému činiteli, přizpůsobit. V souvislosti s tímto přizpůsobováním došlo v r. 2002 k transformaci státní organizace České dráhy na dva samostatné subjekty, státní organizaci SŽDC a akciovou společnost ČD. Tento krok měl v rámci procesu, označovaného jako "liberalizace", usnadnit vstup nových dopravců na železniční trh a zvýšit tak konkurenceschopnost železniční osobní dopravy, a to jak vnitřní (konkurence na trati mezi dopravci), tak i vnější (konkurence mezi železniční a silniční dopravou).

Ač byly vytvořeny rovné podmínky pro přístup železničních dopravců k železniční infrastruktuře, tak z důvodů jako jsou např. ekonomická náročnost vstupu dopravců na infrastrukturu, silná provázanost mezi správcem kolejí a národním dopravcem a velice omezený počet vypsanych výběrových řízení, nedochází k tak markantnímu zájmu železničních podniků o vstup na železniční infrastrukturu, jaký byl očekáván.

Se vzrůstajícím počtem dopravců na českých tratích je SŽDC nucena regulovat pravidla provozu na železniční infrastruktuře. Nejdůležitějším dokumentem týkajícím se právě regulace provozu je tzv. Prohlášení o dráze celostátní a regionální, vydávané každý rok SŽDC. Jedním z prostředků této regulace se stalo zavedení sankcí (finančních postihů) pro dopravce, nedodrží-li sjednané podmínky. Takovým specifickým prohřeškem se stalo nevyužívání/odřeknutí přidělené kapacity dráhy dopravci. Jedním z důvodů zavedení této sankce bylo zamezit dopravcům spekulativnímu objednávání tras spojů, které ve skutečnosti nebyly realizovány s cílem omezit potenciální konkurenci, případně blokovat časově výhodné polohy příjezdů a odjezdů vlaků v průběhu dne.

Práce mapuje nejen trend udělování sankcí, ale zaměřuje se také na provozní situace, kdy je v roli plátce SŽDC, tzn. dopravce má nárok na finanční odškodnění od SŽDC např. v situacích, kdy SŽDC překročí plánovanou dobu výluky aj.

Ačkoliv se v souvislosti s otevřením železničního trhu dopravcům hovoří o volném přístupu dopravců, termín volný není úplně přesný, neboť dopravce musí splnit jistá kritéria, aby na infrastrukturu mohl vstoupit. Jestliže dopravce tato kritéria splní, může mu být přidělena kapacita dráhy a následně sestaven jízdní řád, který může být ze strany dopravců připomínkován a SŽDC je povinna tyto žádosti koordinovat. Práce byla okrajově věnována také tematice zpoplatnění použití dopravní cesty a jejímu způsobu kalkulace.

Z důvodu narůstajícího počtu dopravců působících na českých tratích je SŽDC nucena podmínky pro dopravce regulovat. Na základě porovnání jednotlivých Prohlášení o dráze (počínaje Prohlášením platným pro rok 2004 až po rok 2017) lze však obecně konstatovat, že podmínky pro dopravce jsou ze strany SŽDC spíše zpřísnovány, nicméně cena za použití infrastruktury je v horizontu posledních 6 let téměř konstantní. Zásadní změnu přinesl r. 2015, od kterého začala být také SŽDC finančně odpovědná vůči dopravcům (např. v případech, kdy překročí termín plánovaného ukončení výluky nebo koná výluky, která s dopravcem nebyla projednána).

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2004-2017, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)
- [2] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- [3] Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty
- [4] Výroční zprávy 2009-2014 Skupiny ČD, a.s.
- [5] Výroční zprávy 2011-2014 Správy železniční dopravní cesty (SŽDC)
- [6] SOUŠEK, Jaroslav a Miroslav STEHLÍK. *Zákon o dráhách a železniční legislativa Evropských společenství: podle právního stavu k 1.5.2005*. 3. aktualiz. vyd. Olomouc: ANAG, 2005. Právo (Anag). ISBN 80-7263-293-0.
- [7] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 5., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2012. ISBN 978-80-86530-82-6.
- [8] ZIKMUNDOVÁ, Martina. *Liberalizace osobní železniční dopravy: Komparace českého a britského modelu*. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
- [9] JAROŠ, Vít. *Analýza osobní železniční dopravy v České republice od roku 2003 do současnosti*. Praha, 2014. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Národohospodářská fakulta.
- [10] TOMEŠ, Zdeněk a Tomáš POSPÍŠIL. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN: 80-210-4220-6.
- [11] HULÁN, Michal. *Analýza transformace Českých drah*. Brno, 2006. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
- [12] Správa železniční dopravní cesty státní organizace, Odbor jízdního řádu a kapacity dráhy, *Metodický pokyn pro komunikaci s IS COMPOST a užívání IS APORT – Návrh verze 1.3*, ze dne 10. 10. 2010, provozně-technický předpis.
- [13] Bílá kniha, 2011. *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. In: KOM (2016) 144 v konečném znění. Brusel.
- [14] Evropská unie. Právo EU. Nařízení, směrnice a další právní akty. [online]. Evropská komise 12.4.2011 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: http://europa.eu/eu-law/decision-making/legal-acts/index_cs.htm
- [15] Railian. Společná dopravní politika EU na železnici od roku 2001-2007. [online]. Praha: [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: <http://www.railian.com/historie/eu2.html>
- [16] SŽDC: *Základní údaje: Předmět činnosti*. [online]. 2016 [cit. 2016-02-12]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zakladni-udaje.html>

- [17] SŽDC: *Dopravci působící na síti SŽDC*. [online]. 2016 [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>
- [18] EUROSKOP, 2013. *Doprava v lednu 2013: Komise uveřejnila čtvrtý železniční balík*. [online].[cit.2013-03-27]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8454/21934/clanek/doprava-v-lednu-2013/>
- [19] Kvitková, Johana <Kvitkova@szdc.cz>. *Vývoj udělování sankcí za nevyužití/odřeknutí kapacity dráhy*. Dostál, Vít <viit.dostal@gmail.com>. 2016-03-30. [cit. 2016-02-04]
- [20] I. železniční balíček. Ministerstvo dopravy. [online]. Citace 11. 1. 2016. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/1.htm
- [21] II. železniční balíček. Ministerstvo dopravy. [online]. Citace 11. 1. 2016. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/II.+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+bal%C3%AD%C4%8Dek.htm
- [22] III. železniční balíček. Ministerstvo dopravy. [online]. Citace 11. 1. 2016. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/3.htm
- [23] IV. železniční balíček. Ministerstvo dopravy. [online]. Citace 11. 1. 2016. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/4+balik.htm
- [24] *Seznam drážních správních úřadů* [online]. Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 2016-02-15]. Dostupný z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Seznam_draznich_spravnich_uradu/Seznam.htm
- [25] AŽD Praha - CDP Přerov. In: *Youtube* [online]. 01. 10. 2009 [vid. 2016-05-10]. Kanál uživatele POZOR VLAK. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Iz558Jj0iL4>

Seznam tabulek a grafů

Tabulky:

Tabulka č. 1: Dráhy, u nichž je vlastník dráhy zároveň jejím provozovatelem (str. 20)

Tabulka č. 2: Tržní podíly dopravců v osobní železniční dopravě v letech 2010 až 2014 (str. 22)

Tabulka č. 3: Sazba sankce za nevyužitou kapacitu (str. 25)

Tabulka č. 4: Vybrané typy provozních situací v osobní železniční dopravě podléhající sankcionování (str. 28/29)

Tabulka č. 5: Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech (str. 35)

Tabulka č. 6: Základní ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku osobní dopravy (str. 44)

Tabulka č. 7: Srovnání cen za použití dráhy v r. 2010 a v r. 2014 (str. 45)

Tabulka č. 8: Tržby za použití dopravní cesty v osobní a nákladní dopravě v letech 2010 až 2014 (v tis. Kč), zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2014 (str. 46)

Grafy:

Graf č. 1: Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy v r. 2014 (str. 22)